

отношений между центром и субъектами Федерации с предоставлением последним более значительной доли прав и ответственности. Выработка соответствующей промышленной, финансовой, инвестиционной политики; широкое использование научного инструментария для обоснования применяемых решений также создаст важные предпосылки для развития региональной экономики. Важно перейти от жесткой централизованной схемы экономической политики к механизмам, способствующим развитию региональной самостоятельности и устранению диспропорций в хозяйственной деятельности Урала.

*А.А. Конов
(Екатеринбург)*

ПОДГОТОВКА ИНЖЕНЕРНЫХ КАДРОВ ДЛЯ СВЕРДЛОВСКОЙ И ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В 1956–1966 гг.

Техническая реконструкция железных дорог СССР в 1956–1965 гг. предъявила серьезные требования в области подготовки специалистов по электровозной и тепловозной тяге, по автоматике, телемеханике и другим специальностям новой, прогрессивной техники. С развертыванием массовой электрификации железных дорог КПСС приняла меры по значительному увеличению выпуска инженеров и техников по специальности "Электрификация транспорта". Железные дороги в то время испытывали серьезный недостаток именно в этих кадрах и их стали готовить в институтах и техникумах МПС. При высших учебных заведениях и техникумах МПС для командного состава и инженерно-технических работников были организованы также курсы по изучению новой техники.

XX съезд партии поставил задачу увеличить за шестую пятилетку выпуск специалистов с высшим и средним образованием для транспорта примерно в два раза. "В области высшего образования, — указывалось в резолюции по Отчетному докладу ЦК КПСС, — главными задачами являются всемерное улучшение качества подготовки специалистов на основе тесной связи учебы с производством, правильное размещение высших учебных заведений в стране, приближение их к производству, постановка учебной работы в соответствии с современным уровнем техники". Перед всеми молодыми инженерами была поставлена задача овладеть "достаточными знаниями" по конкретной экономике и организации производства. Большие задачи в области высшего образования на транспорте предусматривались в семилетнем плане развития народного хозяйства (1959–1965 гг.). К концу 1965 г. численность инженеров по электрификации должна была увеличиться в 4,3 раза; по тепловозному хозяйству — в 3,3 раза; по автоматике, телемеханике и связи — в 1,8 раза. Количество специалистов по строительству железных дорог, механизации путевых и строительных работ намечалось увеличить примерно на 80%¹.

Исследователь истории уральского железнодорожного транспорта М.Т. Крючков справедливо отмечал в одной из своих работ: "Техническая реконструкция железных дорог восточных районов потребовала приближения подготовки инженеров и техников к местам их будущей работы. Необходимость притока инженерных кадров на железные дороги Урала диктовалась также задачами ускоренной ликвидации негативных последствий войны — износа рельсов и парка локомотивов"². Для обеспечения электрических железных дорог Урала и Сибири кадрами из местного населения в 1956 г. был создан Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта — УЭМИИТ. Основной задачей УЭМИИТа являлась подготовка высококвалифицированных кадров из местной рабочей молодежи. В 1962 г. в институте учились 83% студентов из Свердловской, Пермской, Тюменской и Челябинской областей и лишь 17% — из Казахстана и Сибири. УЭМИИТ готовил инженеров для железнодорожного транспорта по всем специальностям³. В 1961 г. был создан Челябинский филиал института для удовлетворения потребности Южно-Уральской железной дороги в квалифицированных кадрах.

Профессор М.Т. Крючков совершенно верно писал в одной из своих работ: "Дальнейший рост уральской промышленности, открытие новых сырьевых баз и залежей полезных ископаемых на севере Урала и Западной Сибири и связанные с этим развитие капитального строительства и удлинение железнодорожного пути обусловили необходимость расширения номенклатуры специальностей"⁴. В связи с этим в УЭМИИТе была организована подготовка инженеров путей сообщения-строителей (1962 г.) и организованы кафедры геодезии и геологии (1963 г.), пути и путевого хозяйства (1964 г.). В связи с необходимостью подготовки для железных дорог Урала кадров движенцев в 1964 г. в институте был открыт прием на специальность "Эксплуатация же-

лезных дорог". Ряд опубликованных источников утверждают, что уже с 1960/1961 учебного года во всех вузах МПС была организована подготовка специалистов по математическим и счетно-решающим приборам и устройствам, автоматике и телемеханике, электрическим машинам, аппаратам, промышленной теплоэнергетике, механизации учета и вычислительных работ⁷.

Вместе с тем Управление кадров МПС СССР проводило организаторскую работу на железнодорожных предприятиях страны по вовлечению железнодорожников в заочное и вечернее высшее образование. Инженеров-заочников готовил Всесоюзный заочный институт инженеров транспорта и заочные факультеты всех транспортных вузов, кроме Московского института инженеров железнодорожного транспорта. В 1957 г. в УЭМИИТе был открыт вечерний факультет. На нем готовились инженеры по специальностям "Электроснабжение электрифицированных железных дорог" и "Подвижной состав электрифицированных железных дорог". В 1959 г. в Свердловске на базе УЭМИИТа был организован заочный факультет со всеми специальностями, имеющимися на железнодорожном транспорте. В 1959 г. филиал заочного факультета был открыт в Челябинске и были организованы учебно-консультационные пункты в городах Перми, Нижнем Тагиле, Тюмени, Златоусте, Каргалах, Кургане и Оренбурге⁸.

В связи с осуществлением закона "Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования в СССР" были приняты меры к увеличению выпуска специалистов за счет подготовки без отрыва от производства. Было принято решение поставить дело так, чтобы резко повысить качество политехнического образования и главным в осуществлении этого закона считалась постоянная связь преподавания с жизнью, с производственными процессами тех предприятий, где должны были обучаться и работать учащиеся. Во исполнение указанного закона руководство УЭМИИТа перестроило учебный план в сторону усиления общенаучных дисциплин и резкого увеличения производственной практики. Студенты, начиная с первого курса, должны были работать на производстве в среднем по 4 месяца в год. При этом теоретические занятия продолжались в период работы на производстве. Таким образом, за время обучения студенты получали 3-4 профессии со сдачей квалификационного экзамена⁹. Так, например, младшие курсы УЭМИИТа проходили технологическую практику по автоматике и телемеханике на заводах Свердловска, Москвы, Ленинграда, Саратова и Перми. Старшие курсы проходили практику на электровозоремонтных заводах Свердловска и Челябинска⁸.

К 1962 г. с учетом потребности в специалистах были приняты меры по организованному направлению в вузы МПС производственников тех хозяйственных подразделений, которые имели наибольшую потребность в специалистах-инженерах. Управлением кадров МПС СССР была проведена соответствующая работа по отбору и направлению на учебу в высшие учебные заведения железнодорожного транспорта кандидатов из числа работающей молодежи на железных дорогах. В результате этой работы на первых и вторых курсах вузов МПС на 13 января 1961 г. обучалось свыше 6 тыс. железнодорожников (около 60% общего приема в институты), которые после окончания институтов возвращались на дороги, командировавшие их на учебу. Всем им выплачивалась повышенная стипендия в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 18.09.1959 г.⁹

Эта кампания по обучению производственников коснулась и Свердловской железной дороги. Отделом кадров Свердловской дороги при участии руководителей отделений и предприятий была проведена работа по выполнению указаний письма Заместителя Министра путей сообщения от 13 декабря 1962 г. по подбору, подготовке и направлению на учебу молодежи в институты с производства. В помощь поступающим с производства в учебные заведения на каждом отделении Свердловской магистрали были организованы подготовительные курсы и консультации на началах самоокупаемости. И тем не менее задание МПС на Свердловской железной дороге не было выполнено. Невыполнение плана по отбору кандидатов с производства в железнодорожные институты объяснялось тем, что большая часть рабочей молодежи дороги не изъявила желания учиться с отрывом от производства по причине плохого материального обеспечения и предпочла продолжать образование заочно¹⁰.

Подтверждение этому факту находим в воспоминаниях бывшего начальника Свердловской железной дороги Б.И. Колесникова, окончившего с красным дипломом в 1961 г. техникум в Акмолинске и получившего направление в институт инженеров железнодорожного транспорта без сдачи вступительных экзаменов: "...Многие отказывались от такой возможности, потому что знали, как тяжело родителям содержать еще несколько лет студента"¹¹.

На 27-й партийной конференции Железнодорожного района г. Свердловска, проходившей 26 октября 1963 г., проректор УЭМИИТа А.М. Дядьков также констатировал факт невыполнения предприятиями Свердловской дороги вышеизложенного постановления Совета Министров и МПС: "Сейчас значительную долю нового приема (в УЭМИИТ) должны выполнять предприятия путем командирования своих работников на обучение в институт. В 1963 г. план командирования производством выполнен не был и институт комплектовался, главным образом, за счет свободного приема". А.М. Дядьков обратил особое внимание на невыполнение Свердловской железной дорогой плана командирования в институт своих работников¹². В октябре 1963 г. в УЭМИИТе на заочном отделении лишь половина студентов работали на железнодорожном транспорте. По состоянию на 8 января 1966 г. среди студентов дневного отделения УЭМИИТа лиц, имеющих 2-летний стаж практической работы, было 70%, командированных с предприятий — 30%. По мнению А.М. Дядькова, основная причина невыполнения Свердловской магистралью плана комплектования института производственниками состояла в том, что предприятия дороги просто не использовали тех возможностей, которые имелись с созданием Уральского железнодорожного института¹³.

Другую причину, а точнее говоря одну из основных причин невыполнения плана комплектования института работниками с предприятий железных дорог назвал сам ректор УЭМИИТа И.В. Уткин на 29-й отчетно-выборной партийной конференции Железнодорожного района, проходившей 8 января 1966 г. По его мнению, характерной особенностью контингента поступающих в вуз являлось то, что подавляющее большинство их имели перерыв в учебе до поступления от 2 до 5 и более лет, причем значительная часть из них оканчивали вечерние школы рабочей молодежи и имели весьма слабую общеобразовательную и "особенно математическую подготовку". Таким образом, основную причину всех трудностей комплектования УЭМИИТа И.В. Уткин видел в "весьма низкой" общеобразовательной подготовке поступающего в институт контингента¹⁴.

Таблица 1

Контингент обучающихся студентов в Уральском электромеханическом институте инженеров железнодорожного транспорта, человек на конец года¹⁵

Годы	Студентов
1956	225
1959	2100
1960	Свыше 3000
1961	3000
1963	Свыше 5000
1964	Около 7000
1965	7500

Данные таблицы № 1 свидетельствуют о непрерывном росте количества студентов. При этом самые высокие темпы роста обучающихся в институте характерны для периода 1956–1959 гг., что объясняется острой потребностью Свердловской и Южно-Уральской железных дорог в инженерных кадрах по специальностям "Электрификация железных дорог" и "Эксплуатация и обслуживание электровозной и тепловозной видов локомотивной тяги". Эта тенденция не являлась случайной, так как 1956–1963 гг. явились для обеих железных дорог годами массовой форсированной электрификации и внедрения новой локомотивной техники. В связи с этим Совет Министров и руководство МПС вынуждены были пойти на значительное увеличение приема в институт по указанным специальностям.

Многие исследователи отрицательно оценивают роль вечерней и заочной форм высшего образования в подготовке инженерных кадров для транспорта в 1956–1965 гг. Считаем возможным привести мнения наиболее авторитетных специалистов и высказать нашу позицию по данному вопросу.

Известный исследователь истории железнодорожного транспорта Урала М.Е. Плеханов писал по этому поводу в 1968 г.: "...В системе заочного и вечернего обучения имеются серьезные недостатки. Во многих случаях уровень общей теоретической подготовки специалистов, получивших образование без отрыва от производства, ниже, чем в дневных учебных заведениях. До сих пор незначительное число студентов-заочников своевременно переходит с курса на курс. Заочные технические вузы оканчивает не более половины поступающих"¹⁶. В доказательство своих слов М.Е. Плеханов приводит тот факт, что в сентябре 1966 г. Совет Министров СССР принял постановление "О мерах по улучшению подготовки специалистов и совершенствованию

руководства высшим и средним специальным образованием в стране". В этом постановлении отмечалось, что подготовка специалистов при дневном обучении имела преимущества как по качеству подготовки, так и по экономическим соображениям.

Другой авторитетный специалист в данной области — М.Т. Крючков — в своей работе "Уральская Государственная Академия Путей Сообщения" сделал следующее очень важное замечание по поводу эффективности организации вечерней формы высшего образования для уральских железнодорожников: "...Посещаемость занятий (на вечернем факультете) была невысокой, а успеваемость — низкой. Это и послужило причиной принятию решения о закрытии вечерней формы обучения и перевода оставшихся студентов на заочную форму"¹⁷.

На наш взгляд, причинами провала государственной кампании по организации вечернего высшего образования для уральских железнодорожников явились: 1) утомляемость и неудобная сменность на работе в условиях все возрастающего по интенсивности движения грузопотоков; 2) отсутствие перспективы в повышении разряда; 3) отсутствие материальных стимулов для получения железнодорожниками высшего образования, низкий престиж инженерных профессий как самых низкооплачиваемых на транспорте.

И все-таки УЭМИИТ (нынешний Уральский Государственный Университет Путей Сообщения) стал одним из самых серьезных и крупных центров по подготовке инженеров железнодорожного транспорта самого высокого класса. По состоянию на 8 января 1966 г. в институте работали 4 факультета, 28 кафедр, Челябинский филиал с 2 тыс. студентов и 7 учебно-консультационных пунктов. Из выпущенных институтом за 1961–1966 гг. 1400 инженеров в государственной экзаменационной комиссии защитили свои дипломные проекты на повышенную оценку более 80% и только один человек получил на защите неудовлетворительную оценку¹⁸. В связи с этим ректор УЭМИИТа И.В. Уткин имел полное право с гордостью заявить в январе 1966 г.: "И должен сказать, что пока от предприятий и организаций, где работают наши выпускники, мы имеем только хорошие отзывы"¹⁹.

Таким образом, в 1956–1965 гг. была успешно решена труднейшая проблема подготовки и обеспечения кадрами Свердловской и Южно-Уральской железнодорожных магистралей. Задача эта была решена путем сильного напряжения сил и с большими издержками материальных средств и просчетами в планировании, но таковы были условия и требования времени — условия всесторонней форсированной технической модернизации и развития уральских железных дорог.

Примечания

¹ Плекханов М.Е. Деятельность КПСС по развитию технического прогресса и подготовке кадров на железнодорожном транспорте // Технический прогресс на транспорте и в промышленности Урала: Труды УЭМИИТа. Свердловск, 1968. Вып. 18. С.20–21.

² Уральская Государственная Академия Путей Сообщения / Под ред. проф. М.Т. Крючкова. Екатеринбург, 1996. С.12–13.

³ Уткин И. Кузница специалистов транспорта // Путевка. 1962. 17 марта.

⁴ Уральская Государственная Академия Путей Сообщения... С.13.

⁵ Железнодорожный транспорт СССР. 1956–1970 гг. / Сб. документов. М., 1998. С.165.

⁶ Уральская Государственная Академия Путей Сообщения... С.187.

⁷ ЦДООСО. Ф.1594. Оп.1. Ед. хр.454. Л.60.

⁸ РГАС. Ф.1884. Оп.75. Ед. хр.840. Л.249–253.

⁹ РГАС. Ф.1884. Оп.48. Ед. хр.3470. Л.1–7.

¹⁰ ГАСО. Ф.Р-65. Оп.13. Ед. хр.87. Л.73.

¹¹ Колесников Б.И. Размышления под стук колес. Екатеринбург, 2001. С.71–72.

¹² ЦДООСО. Ф.1594. Оп.1. Ед. хр.507. Л.24.

¹³ Там же. Л.25.

¹⁴ ЦДООСО. Ф.1594. Оп.1. Ед. хр.535. Л.45–46.

¹⁵ Таблица сост. по: ЦДООСО. Ф.1594. Оп.1. Ед. хр.454. Л.60; Ед. хр.507. Л.24.

¹⁶ Плекханов М.Е. Указ. соч. С.24–26.

¹⁷ Уральская государственная академия путей сообщения... С.188.

¹⁸ ЦДООСО. Ф.1594. Оп.1. Ед. хр.535. Л.45–46.

¹⁹ Там же.

*Е. Кубаева
(Екатеринбург)*

ПРОБЛЕМЫ ЭНЕРГООБЕСПЕЧЕНИЯ УРАЛЬСКОГО РЕГИОНА

Сегодня электроэнергетика России представляет собой единый комплекс. Монополистом в сфере энергоснабжения является финансово-производственный холдинг РАО «ЕЭС России», который контролирует выработку более 70% электроэнергии страны и использование свыше 70% электрической мощности. В состав компании входят федеральные электростанции, региональные энергокомпании, и межсистемные электрические сети. Учредителем РАО "ЕЭС России"